Deutscher Bundestag **Drucksache 17/9830**

17. Wahlperiode 30. 05. 2012

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn, Dr. Anton Hofreiter, Dr. Valerie Wilms, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 17/9632 –

Reformen von Fahrlehrerrecht, Aufbauseminaren für punkteauffällige Kraftfahrer/Kraftfahrerinnen und Medizinisch-Psychologischen Untersuchungen

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Verkehrsministerkonferenz (VMK) der Länder hat die Bunderegierung mit Beschluss vom 5./6. Oktober 2011 aufgefordert, eine umfassende Reform des Fahrlehrerrechts in Angriff zu nehmen und noch in dieser Legislaturperiode abzuschließen.

Mit der Reform des Fahrlehrrechts sollen die Kooperationsmöglichkeiten der Fahrschulen und insbesondere die pädagogische Qualität der Fahrausbildung verbessert werden. Es wird angestrebt, die Fahrlehrerausbildung zu modernisieren und zu entbürokratisieren. Frauen soll der Zugang zum Fahrlehrerberuf erleichtert werden, und die neuen Anforderungen durch die Einführung von Elektro-und Hybridfahrzeugen sollen Berücksichtigung finden. Die Aufbauseminare für punkteauffällige Kraftfahrer/Kraftfahrerinnen (ASP) sollen wissenschaftlich überprüft und einheitlich gesetzlich geregelt werden; so sieht es das Eckpunktepapier vor, das im April 2012 von der Verkehrsministerkonferenz verabschiedet und an das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) weitergeleitet wurde.

Veränderungen bei den ASP sind auch Teil der von der Bundesregierung aktuell angestrebten Reform des Punktesystems für Verkehrsdelikte und des Verkehrszentralregisters des Kraftfahrt-Bundesamts in Flensburg. So sieht das vom Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, vorgestellte Eckpunktepapier u. a. ein neues Interventionssystem für besonders auffällige Kraftfahrer/Kraftfahrerinnen vor. Diese sollen künftig in Kleinstgruppen mit 2 bis 3 Teilnehmern/Teilnehmerinnen auch Seminarstunden bei Verkehrspsychologen/Verkehrspsychologinnen absolvieren müssen. Die Abgeltung von Punkten im Verkehrszentralregister durch den Besuch solcher Seminare soll hingegen entfallen.

Laut einem Bericht der „BILD Zeitung“ vom 29. März 2012 kündigte Bundesminister Dr. Peter Ramsauer ferner eine Reform der Medizinisch-Psychologischen Untersuchungen (MPU) an, da diese für die Betroffenen zu intransparent

---

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 25. Mai 2012 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

seien. Einzelfallgerechtigkeit, Rechtsgleichheit, Qualität und Transparenz der MPU müssten besser sichergestellt werden.

Zur Überarbeitung von ASP und MPU hat das BMVBS Studien bei der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) in Auftrag gegeben.

1. Welchen Zeitplan hat sich die Bundesregierung zur Umsetzung der Reform des Fahrlehrerrechts gesetzt?

Erste Vorbereitungen zur Reform des Fahrlehrergesetzes laufen. Ein genauer Terminplan steht noch nicht fest. Es wird angestrebt, die Reform noch in dieser Legislaturperiode abzuschließen.

2. Wann wird sich das Bundeskabinett mit dem Eckpunktepapier der VMK beschäftigen?

Eine Befassung des Bundeskabinetts mit dem Eckpunktepapier ist im Rahmen des daraus resultierenden Gesetzgebungsverfahrens vorgesehen.

3. Bis wann soll der Gesetzentwurf dem Bundesrat vorgelegt werden?

Siehe Antwort zu Frage 1.

4. Zu welchem Zeitpunkt soll der Gesetzentwurf in den Deutschen Bundestag eingebracht werden?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

5. Welche der von der VMK beschlossenen Eckpunkte für die Reform des Fahrlehrerrechts wird die Bundesregierung beim Gesetzentwurf aufgreifen und welche nicht?

Die Bundesregierung war an der Erarbeitung des Eckpunktepapiers beteiligt und beabsichtigt, die dort aufgeführten Vorschläge – soweit rechtlich möglich – für die Reform des Fahrlehrerrechts aufzugreifen.

6. Welche Maßnahmen zur Verbesserung der Kooperationsmöglichkeiten von Fahrschulen sind geplant?

Die Bundesregierung war an der Erarbeitung des Eckpunktepapiers beteiligt und beabsichtigt, die unter Punkt 1a bis 1e des Eckpunktepapiers genannten Vorschläge umzusetzen.

7. Welche Maßnahmen zur Änderung der Zugangsvoraussetzungen zum Fahrlehrerberuf, zur Modernisierung der Fahrlehreraus- und -weiterbildung und zur Verbesserung der pädagogischen Qualität der Fahrausbildung plant die Bundesregierung?

Die Bundesregierung war an der Erarbeitung des Eckpunktepapiers beteiligt und beabsichtigt, die im Eckpunktepapier unter Punkt 2a bis 2i aufgeführten Vorschläge aufzugreifen.

8. Plant die Bundesregierung, dass die Zugangsvoraussetzungen für die Fahrerlaubnis der Klasse BE verändert werden?

Die Bundesregierung war an der Erarbeitung des Eckpunktepapiers beteiligt und beabsichtigt, die im Eckpunktepapier unter Punkt 3 aufgeführten Vorschläge aufzugreifen.

9. Welche konkreten Maßnahmen zur Entbürokratisierung des Fahrlehrerrechts, zur Qualitätssicherung und zur Fahrschulüberwachung plant die Bundesregierung?

Die Bundesregierung war an der Erarbeitung des Eckpunktepapiers beteiligt und beabsichtigt, die im Eckpunktepapier unter Punkt 4 und 5 aufgeführten konkreten Vorschläge aufzugreifen.

10. Welche Verbesserungen bei den Ausbildungsfahrschulen und der Ausbildung der Fahrlehreranwärter/Fahrlehreranwärterinnen plant die Bundesregierung?

Die Bundesregierung plant, die im Eckpunktepapier unter Punkt 6 aufgeführten Vorschläge aufzugreifen.

11. Plant die Bundesregierung eine Neufestlegung der Gebührenordnung für die Fahrlehrerprüfung?

Ob eine Neufestlegung der Gebührenordnung für die Fahrlehrerprüfung erfolgt, steht noch nicht fest.

12. Welche Maßnahmen zur Berücksichtigung der Anforderungen an die Fahrlehrer- und Führerscheinausbildung durch die Einführung von Elektro- und Hybridfahrzeugen plant die Bundesregierung?

Die Entwicklung der Elektromobilität steht für die Bundesregierung im Fokus ihrer Politik. Vor diesem Hintergrund ist es erforderlich, bereits den Fahrerlaubnisbewerberinnen und -bewerbern die Ausbildung und Prüfung auf Elektrofahrzeugen zu ermöglichen. Derzeit ist jedoch für eine Prüfungsfahrt mit einem Kraftfahrzeug ohne Kupplungspedal eine EG-rechtlich vorgeschriebene Beschränkung durch die Eintragung der Schlüsselzahl 78 (sog. Automatikbeschränkung) vorgeschrieben, die auch für Elektro- und Hybridfahrzeuge ohne Kupplungspedal gilt. Daher setzt sich die Bundesregierung auf EU-Ebene für den Wegfall dieser sog. Automatikbeschränkung ein. Die entsprechenden Vorschläge des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) liegen der EU-Kommission derzeit zur Prüfung vor. Zudem wird die optionale Einführung einer Ermächtigung für die Länder etwa zur bislang rechtlich nicht zugelassenen Durchführung von Modellversuchen auf Länderebene für sinnvoll gehalten. Auch hier wird sich das BMVBS bei der EU für die Schaffung der erforderlichen EG-rechtlichen Voraussetzungen einsetzen.

Im nationalen Bereich wird das BMVBS die Förderung der Elektromobilität im Bereich der Fahrlehrer- und Fahrschulausbildung durch Aufnahme in die entsprechenden Gesetze und Verordnungen entsprechend den unter Punkt 9b bis 9c vorgelegten Vorschläge aktiv voranbringen.

13. Warum wurde der seit Jahren vorliegende Entwurf einer Verordnung für die Einführung eines Qualitätssicherungssystems in der Fahrlehrerausbildung bisher nicht umgesetzt?

Schon heute ist es für alle Fahrlehrer möglich, sich einem Qualitätssicherungssystem anzuschließen. Große Teile der Fahrlehrerschaft haben sich gegen den vorliegenden Verordnungsentwurf ausgesprochen, da die Bundesländer nicht bereit sind, auch bei Vorliegen eines von ihnen genehmigten Qualitätssicherungssystems von der wiederkehrenden Überwachung der Fahrschulen abzusehen. Zudem sind nach Angaben der Fahrlehrerschaft nur ca. 5 bis 7 Prozent aller Fahrlehrer überhaupt an einem von der zuständigen Landesbehörde genehmigten Qualitätssicherungssystem interessiert, so dass die Schaffung einer entsprechenden Verordnung auch unter dem Gesichtspunkt der Verhältnismäßigkeit keinen Sinn macht.

14. Plant die Bundesregierung für diese Legislaturperiode die Verabschiedung einer Verordnung für den Einsatz von Qualitätssicherungssystemen in der Fahrlehrerausbildung?

    Falls ja, bis wann?

Es wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

15. Welche Studien welcher Institutionen liegen der Bundesregierung vor, die belegen, dass die derzeitigen ASP-Seminare wirkungslos sind?

16. Wer sind die Auftraggeber dieser Studien?

17. Wer sind die Verfasser dieser Studien?

Die Fragen 15 bis 17 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Studie „Wirksamkeit der Aufbauseminare für verkehrsauffällige Kraftfahrer“ wurde im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen von Christa Kolbert-Ramm, Büro für Sozialforschung, Konstanz, bearbeitet. Ein „Gutachten über die Qualität von Aufbauseminaren zur Nachschulung von Fahranfängern (ASF) und Punkteauffälligen (ASP) und über die Wirksamkeit ihrer Überwachung“ wurde im Auftrag des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Technologie und Verkehr, des Ministeriums für Wohnungswesen, Städtebau und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt und des Wirtschaftsministeriums Mecklenburg-Vorpommern von Detlev Leutner, unter Mitarbeit von Petra Liebertz, Lehrstuhl für Lehr-Lernpsychologie, Universität Duisburg-Essen, durchgeführt.

18. Welche Gruppen von punkteauffälligen Kraftfahrern/Kraftfahrerinnen nehmen mit welchem Anteil an den Aufbauseminaren zum Punkteabbau teil (Angaben bitte in Prozent darstellen)?

Die Frage nach den Gruppen der punkteauffälligen Kraftfahrer/innen kann ohne Spezifizierung der Frage nach welchen Gruppen eine Aufgliederung erfolgen soll, nicht beantwortet werden.

19. Wie hoch war der Anteil von Kraftfahrern/Kraftfahrerinnen mit einem Punktestand von bis zu acht Punkten im Verkehrszentralregister?

Für die Beantwortung der Fragen 19, 20, 21 sind folgende Aspekte zu beachten. Die Zahlen beziehen sich auf den Personenbestand des Verkehrszentralregisters am 1. Januar 2011 (9,027 Millionen), ohne die Personen, die sich in der Überliegefrist befinden. Die prozentuale Verteilung beruht auf einer zufälligen Stichprobe dieses Bestandes im Umfang von 87 241 Fällen. Es ist damit notwendigerweise ein minimaler Stichprobenfehler in den Angaben verbunden. Etwa 20 Prozent der eingetragenen Personen im VZR haben keine Punkte*. Diese Personen werden bei der Beantwortung nicht berücksichtigt.

Der Anteil der Kraftfahrer/innen mit 1 bis einschließlich 7 Punkten beträgt etwa 73,6 Prozent.

20. Wie hoch war der Anteil von Kraftfahrern/Kraftfahrerinnen mit einem Punktestand von bis zu 13 Punkten im Verkehrszentralregister?

Der Anteil der Kraftfahrer/Kraftfahrerinnen mit 8 bis einschließlich 13 Punkten beträgt etwa 4,8 Prozent.

21. Wie hoch war der Anteil von Kraftfahrern/Kraftfahrerinnen mit einem Punktestand von 14 und mehr Punkten im Verkehrszentralregister?

Der Anteil der Kraftfahrer/Kraftfahrerinnen mit mehr als 13 Punkten beträgt etwa 0,7 Prozent.

22. Wann und warum hat die BASt eine Forschungsstudie zur abschreckenden Wirkung des Punktesystems für Kraftfahrer/Kraftfahrerinnen an die Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald vergeben?

Die BASt wurde vom BMVBS mit der wissenschaftlichen Begleitung bei der Erarbeitung einer Konzeption für eine Reform des Mehrfachtäter-Punktsystems beauftragt. Im Rahmen dieser Beauftragung hat die BASt in den letzten Jahren verschiedene Studien in Auftrag gegeben. Hierzu gehört u. a. auch das FE-Vorhaben „Expertenbefragung zum Punktesystem in Flensburg“, das von der Universität Greifswald, Institut für Psychologie, Prof. Dr. Manfred Bornewasser bearbeitet wird. Ziel dieser Untersuchung war es die Auffassung der Richterschaft, der Anwaltschaft, der Polizei und der Verwaltungsbehörden bezüglich der Abschreckungswirkung des Mehrfachtäter-Punktsystems zu erfassen. Diese Studie wurde gemäß VOL/A (Vergabe- und Vertragsordnung für Leistungen – Teil A) im Wettbewerb mit mehreren Bietern ausgeschrieben. Der Zuschlag erfolgte an das wirtschaftlichste Angebot (Angebot der Universität Greifswald, Institut für Psychologie, Prof. Dr. Manfred Bornewasser) am 14. Februar 2011.

23. Wer ist seitens der BASt zuständig für die Vergabe dieser Studie?

Für die Vergabe von Forschungsprojekten sind in der BASt das Vergabereferat sowie die jeweils in den betreffenden Fragestellungen ausgewiesenen Fachleute zuständig. Im vorliegenden Fall erfolgte die Vergabe in Zusammenarbeit zwi-

* Zu dieser Gruppe gehören neben den Personen, denen die Fahrerlaubnis (noch) entzogen ist, auch diejenigen, die nach anschließender Neuerteilung noch nicht wieder aufgefallen sind. Ferner zählen auch die Personen dazu, die nie eine Fahrerlaubnis hatten und dennoch verkehrsauffällig wurden.

schen dem Vergabereferat sowie Experten aus dem Referat „Fahrausbildung, Kraftfahrerrehabilitation“.

24. Aus welchen Gründen hat sich die BASt für die Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald entschieden, obwohl diese weder über einen Lehrstuhl für Verkehrspsychologie noch für Verkehrspädagogik verfügt?

Bei der Auswahl der Teilnehmer am Wettbewerb wird immer sehr sorgfältig auf die fachliche Eignung geachtet. Die Universität Greifswald, Institut für Psychologie, Prof. Dr. Manfred Bornewasser, wurde aufgrund der kriminologischen Fragestellung des Projekts ausgewählt. Der Lehrstuhl hat einen interdisziplinären Forschungsschwerpunkt „soziale Devianz“ und ist eng mit Kriminologen und Rechtsmedizinern vernetzt. Die Angebotsbewertung erfolgte anhand der Zuschlagskriterien „Problemstellung“, „Leistungsumfang“, „Personal-, Zeit- und Kostenplanung“ sowie „Preis“. Den Zuschlag erhielt das Angebot mit dem besten Preis-/Leistungsverhältnis.

25. Hat die BASt bei der Vergabe der Forschungsstudie zur abschreckenden Wirkung des Punktesystems für Kraftfahrer/Kraftfahrerinnen auch andere wissenschaftliche Einrichtungen berücksichtigt?

    Falls ja, welche wissenschaftlichen Einrichtungen waren dies?

    Falls nein, warum hat sich die BASt bei der Vergabe der Forschungsstudie auf die Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald beschränkt?

Diese Studie wurde gemäß VOL/A im Wettbewerb mit mehreren Bietern ausgeschrieben. Zur Angebotsabgabe wurden insgesamt 3 Stellen aufgefordert:

a) Universität Würzburg, Lehrstuhl für Psychologie III, Fachbereich Methodenlehre und Verkehrspsychologie

b) IVT Research GmbH

c) Universität Greifswald, Institut für Psychologie.

26. Welchen Zeitplan hat sich Bundesminister Dr. Peter Ramsauer zur Umsetzung der Reform der MPU gesetzt?

Die Reform der MPU ist angelaufen. Erste Ergebnisse werden gegen Ende des Jahres vorliegen.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333